SolutionsInc

OTTAWA • LONDON, ENGLAND • DORDOGNE, FRANCE

TP 13700

Summary Report

Consultations on Options for the Future of the Port of Toronto

September 21, 2000

Prepared for Transport Canada
by
SolutionsInc

October 2000

14 BOOTH ROAD • CHELSEA • QUEBEC • CANADA • J9B 1H1
Tel.: (819) 827-2292 • Fax: (819) 827-0959 • E-mail: marriott@cyberus.ca

This report reflects the views of the authors and not necessarily those of Transport Canada.

Table of Contents

I. Introduction 1

Background: 1
Process: 2
Methodology: 3
Implementation: 3

II. Overview of Options 4

Option 1 4
Option 2 4
Option 3 4

III. Survey of Comments/Submissions on Options 5

A) Number of Participants (Registered/Counted) 5
B) Breakdown of Support/Non-Support of Options 5

IV. General Findings 6

i) Interest Level 6
ii) Process 7
iii) Status Quo 7
iv) Option 1: Close the Port of Toronto 7
v) Option 2: Combine Operations with other Ports in the Region 8
vi) Option 3: Move Commercial Operations Elsewhere in the Port 8
vii) Schemes 1, 2, and 3 under Option 3 8
viii) Synopsis by Group of General Views Expressed 8
ix) Future Plans and Adaptation Costs 10

V. Other Options Identified 10

i) Do nothing 10
ii) Modified Option 1: Transfer Ownership/Responsibility 10
iii) Modified Option 2: Reconfigure existing marine activities 10
iv) Increase Scope of Planning Process 10
v) Temporary Closure 11

Appendix: Slides presented at the public consultations 13

I. INTRODUCTION

Background:

The consultations summarized in this report were limited to discussion of the future of commercial marine operations in the Port of Toronto. They were not intended to be consultations on the Toronto Waterfront Revitalization Task Force Report, on Toronto's Olympic bid, or on the City of Toronto's vision as outlined in Our Toronto Waterfront – Wave of the Future.

In November of 1999, the City of Toronto unveiled a wide-ranging plan for Toronto's Waterfront, the details of which were contained in a report called Our Toronto Waterfront – Wave of the Future. Present at the announcement were the Prime Minister and the Premier of Ontario. The report foresaw the City joining with the provincial and federal governments as well as the private sector to make the investment necessary to revitalize Toronto's waterfront.

The creation of the Toronto Waterfront Revitalization Task Force was announced at this time. Its mandate was to develop plans for this new vision and to determine how the various levels of government could work together to make the vision a reality.

In March 2000, the Task Force released its report entitled Our Toronto Waterfront, Gateway to the New Canada. One of the recommendations of this Task Force was that the federal Minister of Transport should engage in a process of public consultation regarding options for the future of the Port of Toronto.

After studying the recommendations of the Task Force, the City of Toronto, in a report entitled Our Toronto Waterfront – Building Momentum, endorsed in principle the concepts the Task Force Report contained.

Throughout the above planning process Toronto's bid for the 2008 Olympics was also being developed. This bid envisages using the Waterfront as the centrepiece for their submission to the International Olympic Committee. The timing for submission of the Olympic bid is such that the organizers required a decision on the availability of the 'Portlands'[1] before November 2000. Thus, the timing of these consultations by Transport Canada reflected the timeline for decisions required.

The Government of Canada has committed to the vision of a revitalized Toronto waterfront. In this context, it was determined that the first priority is the need to deal with the revitalization components that are required if the Olympic bid is to succeed. Both of

[1] A map of the 'Portlands' area may be found in the Appendix p. 3.

these initiatives see alternative uses for the Portlands and therefore create a requirement to examine options for the future of the Port of Toronto. It should be noted that the Portlands comprise only a small portion of the 46 km waterfront discussed in the City's "Our Toronto Waterfront" vision, and is only one of the three Olympic sites (albeit the largest) proposed for this area.

In view of above, Transport Canada initiated consultations to collect early reactions to the full range of options for the Port of Toronto. As such, these consultations may be regarded as more of a beginning than an end to the consideration of the future of the Port. In addition to wishing to obtain port users' preferences regarding the future of the Port, Transport Canada also wanted to survey interested parties to gauge their future needs and plans as well as to get an indication of their ability to adapt.

In the interests of achieving as broad a range of consultations as possible, at the time of writing, interested parties continue to be welcome to share their views on the matter with Transport Canada.

Process:

As part of the planning process for both waterfront revitalization and the Olympic and Paralympic bid, Transport Canada has been tasked with examining options for the future of commercial marine operations in the Port of Toronto which would be affected by the changes proposed in the two initiatives.

It was in this context that Transport Canada undertook to consult with stakeholders on the question of the future of the Port of Toronto.

Transport Canada engaged the services of SolutionsInc, a management consulting company, to act as facilitator for the presentation of certain options for the future of the Port of Toronto to groups of stakeholders. The facilitator was also to be responsible for overseeing discussions designed to solicit participant reaction to these options. In addition, stakeholders were free to present other options and to comment on the process.

Separate presentations and discussions were held with commercial users, recreational users, and the general public. It was felt that separate meetings would allow participants with similar concerns to concentrate on their interests and would allow presentations to have the necessary level of technical detail. It was thought that this approach would ensure the best results for all participants and for Transport Canada and guarantee the best use of everyone's time.

Methodology:

Comments, opinions and positions of participants regarding the options presented and the question of the future of commercial operations and the Port of Toronto in general were collected. This information was organized in the following groups: commercial, recreational, and general public. The results were then synthesized to produce a summary that reflects the overall views of those who took part in the consultations.

This approach was taken in order to provide a report that would allow Transport Canada to focus on the principal issues identified by the participants. It was felt that this would create a useful tool for the department in its ongoing decision-making process.

To ensure that comments were attributed to the correct group, people were requested to identify themselves and the organization(s) – if any – to which they belonged.

Implementation:

The presentations[2] took place on Thursday, September 21, 2000 in the Ontario Room of the Royal York Hotel in Toronto. Each group was given a thirty minute presentation outlining possible options for the future of marine commercial operations in the Port of Toronto.

It was made clear to the participants that Transport Canada was not advocating any of the options presented; but, rather, it was putting them forward for discussion purposes. Stakeholders were made aware that they could choose not to support any of the proposals, and that they were free to suggest alternative options.

After each presentation all participants were given the opportunity to ask questions and to make comments. This input was used to develop the summary of consultations which forms the core of this report.

[2] An outline of the presentation may be found in the Appendix.

II. Overview of Options

The options presented may be summarized as follows:

Option 1

Close the Port outright and dissolve the Toronto Port Authority. This would allow land and resources to be freed for other uses.

Option 2

Combine commercial port operations with other ports in the region. Commercial users would be moved to other ports in the region. A Greater Toronto Area Port Authority could be formed to oversee such functions as recreational, ferry, and tourism uses, as well as the cargo operations at the other port(s) in the region designated to handle Toronto's re-routed traffic.

Option 3

Move affected commercial marine and recreational operations to another location within the perimeter of the Port. This would preserve current users' operations and maintain any economic benefit derived from the Port. Under Option 3, Public Works and Government Services Canada, on behalf of Transport Canada, identified three alternatives[3].

Option 3, Scheme 1 - Lowest cost, least intrusive:

Commercial marine operations would be moved to the outer harbour to a new facility that would provide eight to 11 new vessel berths on 67 to 81 hectares of usable land. The Toronto Port Authority (TPA) marina would remain in place. The 'dry land' sailors currently located on the north side of the outer harbour would be re-located to the west-end of the Cherry Beach area. This option was estimated to cost $365-400 million.

[3] Please see maps in the Appendix.

Option 3, Scheme 2 - Intermediate cost, optimal performance:

Similar to Scheme 1, this creates 10 to 11 new vessel berths on 62 to 81 hectares of usable land. It would require a partial re-location of the Toronto Port Authority marina and would also envisage the re-location of the 'dry land' sailors as in Scheme 1. The cost estimate for this option is $371-400 million.

Option 3, Scheme 3 – Highest cost, most intrusive:

This option creates a new vessel access at the east-end of the outer harbour and connects it to the existing Ship Channel. It reduces usable land to 38 hectares while creating nine new vessel berths. The cost of this option was estimated to be in the range of $550 million.

III. Survey of Comments/Submissions on Options[4]

A) Number of Participants (Registered/Counted)[5]

Commercial Users	Recreational Users	General Public	Total
52/67	34/54	123/176	209/297

B) Breakdown of Support/Non-Support of Options[6]

i) **Option 1** - Close the Port outright and dissolve the Toronto Port Authority

	Support	Do Not Support
Overall	7	27
Commercial Users	0	20
Recreational Users	3	5
General Public	4	2

[4] As not everyone gave an opinion, the numbers in III A do not add up to the totals in III B.
[5] First number is that of those who registered their name, second is count of people in room.
[6] Includes completed Comment Sheets, other submissions, and comments at presentation.

ii) **Option 2** - Combine commercial port operations with other ports in the region

	Support	Do Not Support
Overall	20	10
Commercial Users	3	7
Recreational Users	11	2
General Public	6	1

iii) **Option 3** - Move affected commercial marine and recreational operations to another location within the perimeter of the Port

	Support	Do Not Support
Overall	28	24
Commercial Users	21	4
Recreational Users	5	14
General Public	2	6

iv) **None of the Options** – Those participants who *specifically* stated they did not support any of the options

	Do Not Support any option
Overall	25
Commercial Users	8
Recreational Users	13
General Public	4

IV. General Findings

Set out below are the principal results of these consultations.

i) Interest Level

Given the relatively short time frame participants had to accommodate these meetings in their schedules, the turnout level was very good. This indicates that the issue(s) discussed have a high interest and awareness level among both port users and the general public.

ii) Process

Although an explanation of the context for these consultations and how they flowed from other waterfront initiatives was presented, there remained a fairly commonly held view (particularly amongst the recreational and general public groups) that this consultation process was taking place in isolation. There was concern that the process did not reflect the results of past consultation on the issue of waterfront revitalization.

All groups expressed concern that they had been given insufficient time to properly assess the options presented. At each meeting there was a feeling communicated that the options as presented were not accompanied with sufficient detail to allow for an informed opinion.

iii) Status Quo

The option of leaving the port's marine operations in their current location was not presented since both the Waterfront Revitalization Plan and the Olympic Bid envisage a change in the use of the Portlands. The consultations took place solely to examine the ramifications of these proposed changes on commercial marine operations in the Port of Toronto.

Nonetheless, there was a strong sense in all three groups that the preferable approach would be to leave port operations where they are currently located. Commercial users generally preferred the status quo to any alternative that would create uncertainty in their businesses. Recreational users and the general public tended to support a scaled-down version of commercial marine operations coupled with an increase in both "natural" areas and recreational opportunities.

iv) Option 1: Close the Port of Toronto

This option enjoyed very little support among the three groups. Those that regarded it as an option generally did so due to a concern over existing and future contamination or because of a perceived need to turn all of the Portlands area over to recreational uses. No commercial users supported this Option.

v) Option 2: Combine Operations with other Ports in the Region

Option 2 was supported by more recreational users and by more members of the general public than any other Option. Supporters of this Option generally favoured a reduction in commercial activity in the port but supported continued commercial use by ferries and tour boats. Three commercial users gave this Option their support in principle. Each one of this latter group indicated that they could not make a decision without an indication of cost.

vi) Option 3: Move Commercial Operations Elsewhere in the Port

If required to move their operations, the vast majority of commercial users preferred to do so under Option 3. At the same time, this was the least popular Option for both recreational users and the general public, with only seven respondents from these latter two groups in support.

vii) Schemes 1, 2, and 3 under Option 3

Only fourteen respondents, mostly commercial users, selected a preferred Scheme under Option 3. Support (12 respondents) was evenly distributed for Scheme 1 (Least Cost, Least Intrusive) and Scheme 2 (Intermediate Cost, Optimal Performance).

Most of those in support of moving commercial marine operations to the outer harbour did not give an opinion on Schemes 1, 2, or 3. In almost every case the reason given for this was that there was insufficient detail available to properly assess the alternatives.

viii) Synopsis by Group of General Views Expressed

<u>Commercial Users</u>

- The Port of Toronto is a valuable economic asset.
- Commercial marine operations must be maintained.
- Concern was expressed regarding cost of relocation and who would pay.
- There was a preference for maintaining the status quo.
- Any decision should come soon in order to allow for proper forward planning.
- Jobs will be lost if the Port is closed or moved.
- Closing the Port will have a negative impact on road network and commodity prices.

- Marine transport is more environmentally friendly than truck or rail.
- Concern was voiced that environmental impact has not been addressed.
- More information on process required.
- Not enough time was available to study options.

Recreational Users

- Commercial marine operations in outer harbour are incompatible with recreational uses.
- Commercial marine operations in outer harbour would create an unsafe environment.
- There is merit in moving some commercial marine operations elsewhere in region.
- The status quo is preferable to moving marine operations to outer harbour.
- Concern was expressed that environmental impact was not addressed.
- Inadequate notice of consultations was received.
- Consultative process seen as taking place in isolation.
- More information could have been provided.
- The accuracy of the Port of Toronto's economic activity figures was questioned.

General Public

- Closing/moving Port outside Toronto is preferable to relocation in the outer harbour.
- Transport Canada must consult more closely with the City and existing stakeholders.
- Portlands present unique opportunity to develop "natural" area in heart of city.
- Efforts should be made to try to accommodate both commercial and recreational uses.
- Port economic benefits should be maintained, but not at the expense of the environment and recreation.
- Jobs generated by port activity are important.
- Concern was expressed concerning the environmental impact of any changes.
- Not enough time and information was provided to prepare a response.
- Questions were raised concerning the accuracy of the Port of Toronto's economic activity figures.

ix) Future Plans and Adaptation Costs

The consultation process sought to obtain information on users' future plans and estimated adaptation costs should there be a change in the status quo regarding the Portlands. However, little of this information was forthcoming.

V. Other Options Identified

Several other options were presented by stakeholders during the course of post-presentation discussions as well as through submissions made after the presentation. These may be synthesized as follows:

i) Do nothing

Things should be left as they are. It works. Relocation is only going to cause problems for one group or another.

ii) Modified Option 1: Transfer Ownership/Responsibility

Transfer the Portlands and port responsibilities to the City of Toronto. Let the City balance user needs, and undertake any cost/benefit analysis. It is in a better position than Transport Canada to do so.

iii) Modified Option 2: Reconfigure existing marine activities

Locate salt and cement along north and south sides of Ship Channel. Move steel and others not directly supplying the downtown area to ports outside of Toronto. Sugar (Redpath) would remain where it is. Include a cruise ship and ferry terminal.

iv) Increase Scope of Planning Process

The future of the commercial marine operations in the Port of Toronto cannot be looked at in isolation. Consideration must be given to the impact of any change on the entire harbour area, including the Toronto City Centre Airport. Port facilities are long-term assets and therefore must be developed in conjunction with the City's long-term development objectives.

v) Temporary Closure

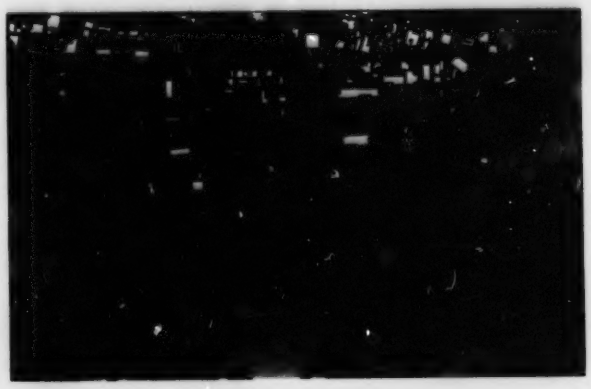
Maintain operations where they are. Close facilities during the Olympic period if necessary.

APPENDIX:

SLIDES PRESENTED AT THE PUBLIC CONSULTATIONS

Transport Canada Transports Canada

Options for the Future of the Port of Toronto



Canada

What are we consulting about?

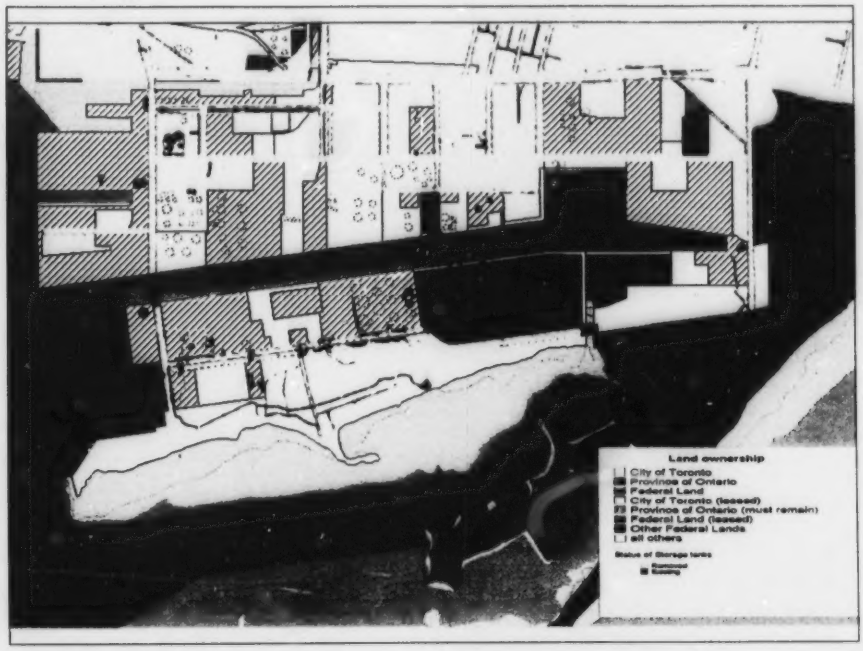
- Government of Canada wants to hear the views of interested parties before any decision is made about future of the Port of Toronto
- Waterfront revitalization and Olympic bid foresee new uses for lands now used by Port of Toronto

Why consult now?

- Government of Canada is committed to waterfront revitalization and Olympic bid
- Final Olympic bid is due in January
- To support bid, government will make a decision about availability of lands this fall

Port operations centred on "Portlands"

- About 500 ha of land
- Owned mainly by TEDCO and private users
- Many commercial users
- Thousands of recreational marina users
- Legacy of some past uses is polluted land requiring remediation



Port is valuable economic asset

- economic value of $500 million
- 200 cargo ship calls per season
- 2 million tonnes of cargo worth $1 billion
- over 1000 jobs
- shipping activity is increasing (apart from petroleum)
- cruise traffic expanding
- key cargoes: steel and other general marine cargo, sugar, cement, salt, and high-value container cargo
- serves major urban market
- marine transport more economical (and environmentally friendly) than truck or rail

3 options for future of the Port

1. Close the port outright and dissolve TPA
2. Combine operations with other ports in region
3. Move operations to another site within perimeter of Port of Toronto

- All three options allow recreational and tourism users to remain

Option 1: Close the port

- Dissolve the TPA
- Land and resources freed for other uses
- Marine transport mode and Port's economic benefits lost to Toronto
- Increased costs of products and truck traffic on highways

Option 2: Combine operations

- Users moved to other ports in region
- Port authority for GTA possibly created with Toronto operations focused on recreational, ferry and tourism uses

Option 3: Move within Port perimeter

- Marine and other commercial and recreational users moved to new sites nearby
- Port's current users and functions preserved
- Economic benefit of port retained while Portlands vacated for other uses

Option 3 (con't)

Outer Harbour could accommodate port activity

- PWGSC found that recreational and commercial users could be accommodated
- Provides room for expansion, buffered from potential residential areas
- Cost: $350-550 million (marine facilities, site facilities, cleanup)

Option 3 (con't)

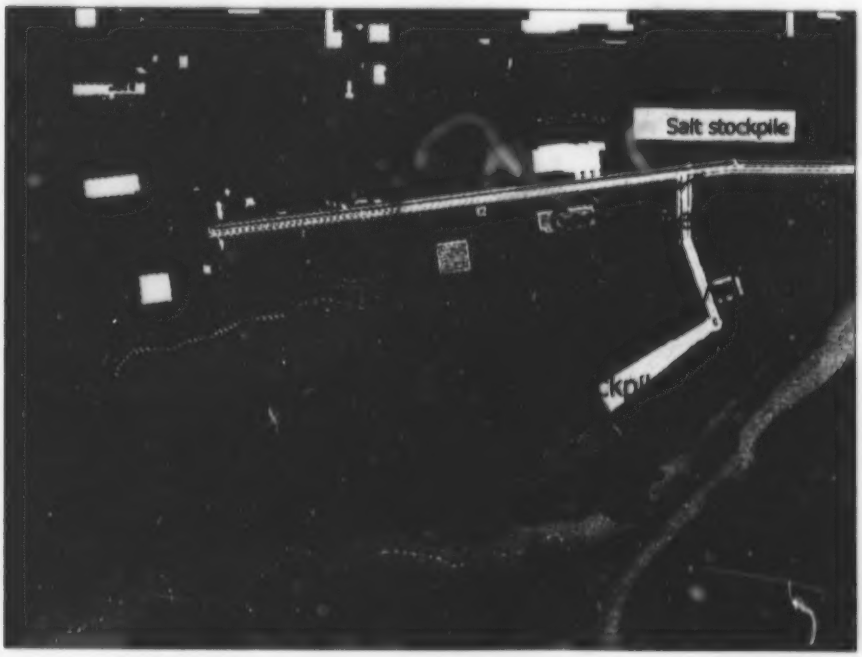
Moving to the Outer Harbour

- Requires construction of new port facilities
- 3 general schemes, each with variations
  1. Lowest cost, least intrusive
  2. Intermediate cost, optimal performance
  3. Highest cost, most intrusive

Option 3 (con't)

Scheme 1

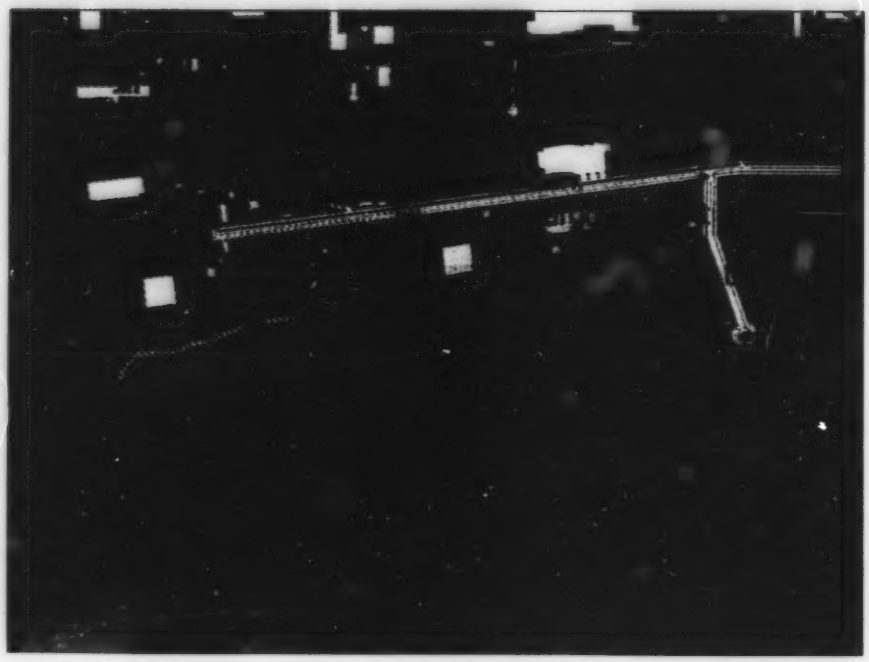
- 8-11 new vessel berths
- 67-81 ha of usable land area
- TPA Marina could remain in place



Option 3 (con't)

Scheme 2

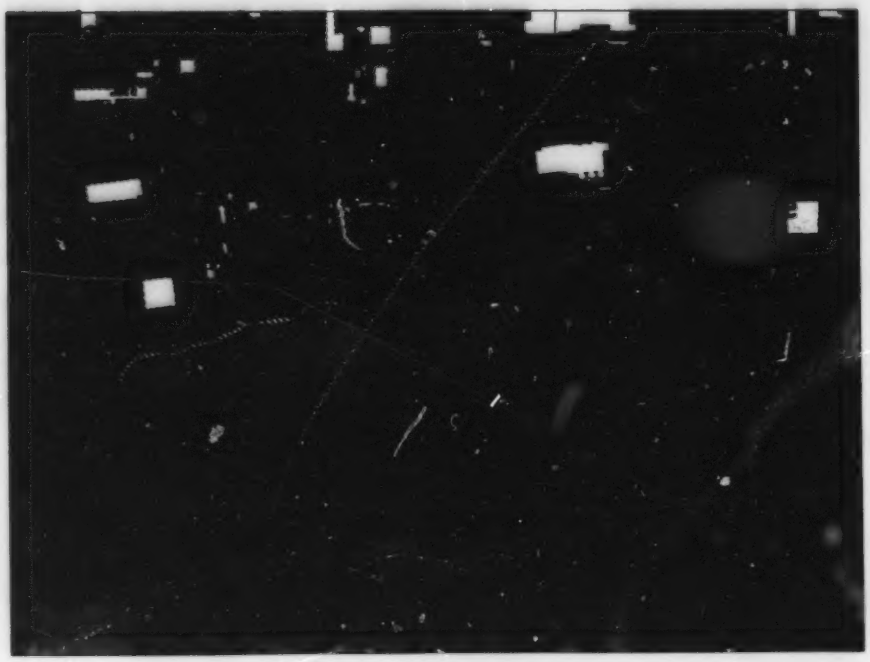
- 10-11 new vessel berths
- 62-81 ha of usable land area
- TPA Marina must partially relocate



Option 3 (con't)

Scheme 3

- 9 new vessel berths
- 38 ha of usable land area
- TPA Marina remains in place
- Operations on S and E sides of new access
- Most expensive of all options
- Creates an under-serviced island



Before Government of Canada commits to any option:

- Needs views of users and interested parties
- Environmental assessments required
- Choice to combine or move to outer harbour will require more refined planning and further discussion

From users, we would like to know:

- Future plans for presence at Port of Toronto
- Plans if port closed, combined, moved
- Growth needs, predictions
- Preferred option or other suggested options
- Predicted cost to adopt options

We would like everyone's views on:

- Desirability of maintaining port at Toronto
- Preferred option or ideas for other options

SolutionsInc

OTTAWA • LONDON, ENGLAND • DORDOGNE, FRANCE

TP 13700

Rapport Sommaire

Consultations sur les options pour l'avenir du Port de Toronto

21 septembre 2000

Préparé pour Transports Canada
par
SolutionsInc

Octobre 2000

14 BOOTH ROAD • CHELSEA • QUEBEC • CANADA • J9B 1H1
Tel.: (819) 827-2292 • Fax: (819) 827-0959 • E-mail: marriott@cyberus.ca

Ce rapport reflète les opinions des auteurs et pas nécessairement le point de vue de Transports Canada.

Table des matières

I. Introduction 1

Contexte : 1
Processus : 2
Méthodologie : 3
Mise en œuvre : 3

II. Aperçu des options 4
Option 1 4
Option 2 4
Option 3 4

III. Aperçu des commentaires/présentations sur les options 5

A) Nombre de participants (inscrits/comptés) 5
B) Répartition - appui/rejet des options 5

IV. Constatations générales 6

i) Niveau d'intérêt 6
ii) Processus 7
iii) Statu quo 7
iv) Option 1 : Fermer le port de Toronto 7
v) Option 2 : Regrouper les activités dans d'autres ports de la région 8
vi) Option 3 : Déménager les activités commerciales ailleurs dans le port 8
vii) Plans 1, 2 et 3 de l'option 3 8
viii) Synopsis par groupe des opinions générales exprimées 8
ix) Plans futurs et coûts d'adaptation 10

V. Autres options proposées 10

i) Ne rien faire 10
ii) Option 1 modifiée : Transférer la propriété/responsabilité 10
iii) Option 2 modifiée : Reconfigurer les activités maritimes existantes 10
iv) Accroître la portée du processus de planification 10
v) Fermeture temporaire 11

Annexe : Acétates présentées lors des consultations publiques 13

I. Introduction

Contexte :

Le présent rapport ne contient qu'un résumé des consultations sur l'avenir des activités maritimes commerciales dans le port de Toronto. Ces consultations ne concernaient pas le rapport du Groupe de travail sur la revitalisation du secteur riverain de Toronto, la candidature de Toronto pour les Jeux Olympiques et Paralympiques ou la vision de la ville de Toronto décrite dans Our Toronto Waterfront – Wave of the Future.

En novembre 1999, la ville de Toronto a rendu public un plan d'envergure pour le secteur riverain de Toronto, dont les détails figuraient dans un rapport intitulé Our Toronto Waterfront – Wave of the Future. Le premier ministre fédéral et le premier ministre de l'Ontario étaient présents à cette annonce. Le rapport prévoyait que la ville se joindrait aux gouvernements provinciaux et fédéraux ainsi qu'au secteur privé afin de faire l'investissement nécessaire en vue de revitaliser le secteur riverain de Toronto.

La création du Groupe de travail sur la revitalisation du secteur riverain de Toronto a été annoncée à cette occasion. Ce groupe avait comme mandat de préparer des plans pour cette nouvelle vision et de déterminer comment les différents paliers de gouvernement pourraient collaborer pour faire de cette vision une réalité.

En mars 2000, le Groupe de travail a publié son rapport intitulé Our Toronto Waterfront, Gateway to the New Canada, qui recommandait entre autres que le ministre fédéral des Transports s'engage dans un processus de consultation publique concernant les options pour l'avenir du port de Toronto.

Après avoir étudié les recommandations du Groupe de travail, la ville de Toronto, dans un rapport intitulé Our Toronto Waterfront – Building Momentum, a appuyé en principe les concepts mis de l'avant par le Groupe de travail.

Tout au long du processus de planification susmentionné, la candidature de Toronto pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2008 prenait également forme. Le comité responsable de la candidature préconise d'utiliser le secteur riverain comme l'élément central de sa présentation au Comité international olympique. Compte tenu de l'échéancier de présentation de la candidature, les organisateurs devaient savoir avant novembre 2000 si le secteur « Portlands »[1] serait disponible. Par conséquent, le calendrier des consultations de Transports Canada reflétait l'échéancier des décisions requises.

[1] L'annexe contient un plan du secteur Portlands p. 3.

Le gouvernement du Canada a pris des engagements concernant la vision de revitalisation du secteur riverain. Dans ce contexte, il a été déterminé qu'il fallait en priorité traiter des éléments de la revitalisation qui étaient nécessaires pour l'obtention des Jeux Olympiques. Ces deux initiatives proposent d'autres utilisations pour le secteur Portlands et font en sorte qu'un examen des différentes options pour l'avenir du port de Toronto s'impose. Il importe de signaler que le secteur Portlands ne comprend qu'une petite partie des 46 km du secteur riverain dont il est question dans la vision de la ville ("Our Toronto Waterfront"), et un seul des trois sites olympiques (bien que ce soit le plus grand) est proposé pour cet endroit.

À la lumière de ce qui précède, Transports Canada a entamé des consultations de manière à recueillir les premières réactions à l'éventail d'options pour le port de Toronto. En fait, ces consultations constituent davantage un premier examen qu'un examen final de l'avenir du port. En plus d'obtenir les préférences des utilisateurs du port concernant l'avenir du port, Transports Canada voulait interroger les parties intéressées pour évaluer leurs besoins et leurs plans futurs et se faire une idée de leur capacité d'adaptation.

Afin que les consultations soient aussi vastes que possible, au moment où ce texte a été rédigé, les parties intéressées pouvaient toujours transmettre leurs opinions sur la question à Transports Canada.

Processus :

Dans le cadre du processus de planification de la revitalisation du secteur riverain et de la candidature pour les Jeux Olympiques et Paralympiques, Transports Canada a reçu le mandat d'examiner les différentes options quant à l'avenir des activités commerciales maritimes dans le port de Toronto qui seraient touchées par les changements proposés dans les deux initiatives.

C'est dans ce contexte que Transports Canada a entrepris de consulter les intervenants sur l'avenir du port de Toronto.

Transports Canada a retenu les services de SolutionsInc, une firme de consultants en gestion, à titre de facilitateur dans la présentation de certaines options pour l'avenir du port de Toronto aux groupes d'intervenants. Le facilitateur devait aussi être responsable de diriger les discussions visant à obtenir la réaction des participants à ces options. En outre, les intervenants pouvaient présenter d'autres options et s'exprimer sur le processus.

Des présentations et discussions distinctes se sont tenues avec les utilisateurs commerciaux, les utilisateurs récréatifs et le grand public. Ces réunions séparées devaient permettre aux participants ayant des préoccupations semblables de se concentrer sur leurs intérêts et faire en sorte que les présentations comportent les détails techniques

nécessaires. Cette approche avait pour but d'assurer les meilleurs résultats pour tous les participants de même que pour Transports Canada, et garantir une utilisation optimale du temps de chacun.

Méthodologie :

Les commentaires, opinions et positions des participants concernant les options présentées et l'avenir des activités commerciales et du port de Toronto en général ont été recueillis. Ces renseignements ont été répartis en trois catégories : utilisateurs commerciaux, utilisateurs récréatifs et grand public. Les résultats ont ensuite servi à produire un résumé qui reflète les opinions générales de ceux qui ont pris part aux consultations.

Cette approche visait à produire un rapport qui permettrait à Transports Canada de se concentrer sur les grandes questions soulevées par les participants. Le Ministère disposerait ainsi d'un bon outil dans le processus de prise de décisions en cours.

Pour faire en sorte que les commentaires soient attribués au bon groupe, les intervenants devaient se présenter et indiquer l'organisation à laquelle ils appartenaient, le cas échéant.

Mise en œuvre :

Les présentations[2] se sont déroulées le jeudi, 21 septembre 2000 dans la salle Ontario de l'hôtel Royal York de Toronto. Chaque groupe a assisté à une présentation de trente minutes sur les différentes options pour l'avenir des activités commerciales maritimes dans le port de Toronto.

Les participants ont été avisés clairement que Transports Canada ne préconisait aucune option en particulier, mais qu'il les présentait pour des fins de discussion. Les intervenants ont également été informés qu'ils pouvaient choisir de n'appuyer aucune de ces propositions et d'en formuler d'autres.

Après chaque présentation, tous les participants ont pu poser des questions et s'exprimer. Ces commentaires ont servi à préparer le résumé des consultations qui constitue l'élément central du présent rapport.

[2] L'annexe contient un aperçu de la présentation.

II. Aperçu des options

Les options présentées se résument comme suit :

Option 1

Fermer le port et dissoudre l'Administration portuaire de Toronto. Cette option permettrait d'utiliser autrement les terrains et les ressources.

Option 2

Regrouper les activités portuaires commerciales dans d'autres ports de la région. Les utilisateurs commerciaux déménageraient dans d'autres ports de la région. Une administration portuaire de la région du Grand Toronto pourrait voir le jour pour superviser entre autres les utilisations récréatives et touristiques, les services de traversier ainsi que les activités liées au transport des marchandises dans les autres ports de la région désignés pour s'occuper du trafic détourné de Toronto.

Option 3

Déménager les activités maritimes commerciales et récréatives touchées ailleurs dans le périmètre du port. Cette option préserverait les activités des utilisateurs actuels et maintiendrait les avantages économiques attribuables au port. Aux termes de l'option 3, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, au nom de Transports Canada, a proposé trois options de rechange[3].

Option 3, plan 1 - Coût plus bas, moins de perturbations :

Il faudrait déménager les activités maritimes commerciales dans l'avant-port dans une nouvelle installation qui comprendrait de 8 à 11 nouveaux postes de mouillage sur 67 à 81 hectares de terrain utilisable. La marina de l'Administration portuaire de Toronto (APT) demeurerait en place. Les marins « de terre ferme » qui se trouvent maintenant du côté nord de l'avant-port seraient réinstallés à l'extrémité ouest du secteur Cherry Beach. Cette option devrait coûter 365-400 millions $.

Option 3, plan 2 - Coût intermédiaire, rendement optimal :

[3] Veuillez vous reporter aux plans dans l'appendice.

Similaire au plan 1, on compterait 10 ou 11 nouveaux postes de mouillage sur 62 à 81 hectares de terrain utilisable. La marina de l'Administration portuaire de Toronto devrait être partiellement réinstallée et les marins « de terre ferme » devraient déménager comme dans le plan 1. Cette option devrait coûter 371-400 millions $.

Option 3, plan 3 – Coût plus élevé, plus de perturbations :

Cette option prévoit l'aménagement d'un nouvel accès pour les bâtiments à l'extrémité est de l'avant-port et le raccordement au chenal maritime existant. Le terrain utilisable est réduit à 38 hectares et 9 nouveaux postes de mouillage seraient aménagés. Cette option devrait coûter aux environs de 550 millions $.

III. Aperçu des commentaires/présentations sur les options[4]

A) Nombre de participants (inscrits/comptés)[5]

Utilisateurs commerciaux	Utilisateurs récréatifs	Grand public	Total
52/67	34/54	123/176	209/297

B) Répartition - appui/rejet des options[6]

i) **Option 1** - Fermer le port et dissoudre l'Administration portuaire de Toronto

	Appui	Rejet
Dans l'ensemble	7	27
Utilisateurs commerciaux	0	20
Utilisateurs récréatifs	3	5
Grand public	4	2

[4] Comme les participants ne se sont pas tous exprimés, les chiffres de la section III A ne correspondent pas aux totaux de la section III B.
[5] Le premier chiffre correspond aux personnes inscrites, le second au nombre de personnes présentes.
[6] Comprend les feuilles de commentaires remplies, les mémoires et les observations à la présentation.

ii) **Option 2** - Regrouper les activités maritimes commerciales dans les autres ports de la région

	Appui	Rejet
Dans l'ensemble	20	10
Utilisateurs commerciaux	3	7
Utilisateurs récréatifs	11	2
Grand public	6	1

iii) **Option 3** - Déménager les activités maritimes commerciales et les activités récréatives touchées ailleurs dans le périmètre du port

	Appui	Rejet
Dans l'ensemble	28	24
Utilisateurs commerciaux	21	4
Utilisateurs récréatifs	5	14
Grand public	2	6

iv) **Aucune des options** – Participants qui ont *expressément* déclaré qu'ils n'appuyaient aucune des options

	Rejet de toutes les options
Dans l'ensemble	25
Utilisateurs commerciaux	8
Utilisateurs récréatifs	13
Grand public	4

IV. Constatations générales

Les principaux résultats des consultations sont exposés ci-dessous.

i) Niveau d'intérêt

Compte tenu du court préavis que les participants ont eu pour assister à ces réunions, le taux de participation est très bon. Les questions en cause intéressent beaucoup les utilisateurs du port et le grand public; par conséquent, le niveau de sensibilisation de ces derniers est très élevé.

ii) Processus

Malgré l'explication du contexte de ces consultations et du fait qu'elles découlent des autres initiatives présentées pour le secteur riverain, il demeure une perception très répandue (particulièrement parmi les utilisateurs récréatifs et le grand public) selon laquelle ce processus de consultation se déroule en vase clos. On craint que le processus ne reflète pas les résultats des consultations antérieures sur la revitalisation du secteur riverain.

Tous les groupes ont indiqué qu'ils n'avaient pas eu assez de temps pour bien évaluer les options présentées. À toutes les réunions, il régnait une impression que les options n'étaient pas accompagnées des détails nécessaires pour permettre d'en arriver à une opinion informée.

iii) Statu quo

L'option consistant à laisser les activités maritimes du port telles quelles n'a pas été présentée puisqu'il faut changer l'utilisation du secteur Portlands pour le plan de la revitalisation du secteur riverain et la candidature olympique. Les consultations ont été effectuées seulement pour examiner les ramifications des changements proposés sur les activités maritimes commerciales dans le port de Toronto.

Néanmoins, il s'est clairement dégagé des trois groupes que la meilleure approche serait de laisser les activités portuaires là où elles se trouvent à l'heure actuelle. Les utilisateurs commerciaux préfèrent dans l'ensemble le statu quo à toute autre solution de rechange qui serait un facteur d'incertitude pour leurs entreprises. Les utilisateurs récréatifs et le grand public ont eu tendance à appuyer une diminution des activités maritimes commerciales jumelée à une augmentation des zones « naturelles » et des installations récréatives.

iv) Option 1 : Fermer le port de Toronto

Cette option n'était guère populaire dans les trois groupes. De façon générale, ceux qui considéraient qu'il s'agissait d'une option le faisaient parce qu'ils se préoccupaient de la contamination actuelle et future ou du besoin qu'ils percevaient d'aménager tout le secteur Portlands pour des utilisations récréatives. Aucun utilisateur commercial n'appuyait cette option.

v) Option 2 : Regrouper les activités dans d'autres ports de la région

L'option 2 a reçu plus d'appui de la part des utilisateurs récréatifs et du grand public que toute autre option. Les tenants de cette option sont dans l'ensemble en faveur de la réduction des activités commerciales dans le port, mais préconisent que les traversiers et les bateaux de croisière continuent d'utiliser le port à des fins commerciales. Trois utilisateurs commerciaux ont donné leur appui de principe à cette option, mais ont indiqué qu'ils ne pouvaient pas prendre de décision sans avoir une indication des coûts.

vi) Option 3 : Déménager les activités commerciales ailleurs dans le port

S'ils devaient déménager leurs activités, la vaste majorité des utilisateurs commerciaux voudraient le faire aux termes de l'option 3. Par contre, il s'agit de l'option la moins populaire tant pour les utilisateurs récréatifs que pour le grand public : seulement sept répondants de ces deux groupes lui donnent leur appui.

vii) Plans 1, 2 et 3 de l'option 3

Seulement quatorze répondants, principalement des utilisateurs commerciaux, ont choisi un plan de l'option 3. L'appui accordé (12 répondants) est réparti également entre le plan 1 (coût plus bas, moins de perturbations) et le plan 2 (coût intermédiaire, rendement optimal).

La plupart de ceux qui sont en faveur de déménager les activités maritimes commerciales dans l'avant-port ne se sont pas prononcés sur les plans 1, 2 ou 3. Ils ont presque tous indiqué qu'il manquait de détails pour évaluer adéquatement les solutions de rechange.

viii) Synopsis par groupe des opinions générales exprimées

<u>Utilisateurs commerciaux</u>

- Le port de Toronto est un actif économique important.
- Les activités maritimes commerciales doivent être maintenues.
- On se préoccupe du coût du déménagement et de qui le payera.
- On préférerait le statu quo.
- Il faudrait qu'une décision soit prise bientôt pour permettre une bonne planification.
- Des emplois seront perdus si le port est fermé ou déménagé.

- La fermeture du port aura une incidence négative sur le réseau routier et le prix des marchandises.
- Le transport maritime est plus écologique que le camionnage et le rail.
- On s'inquiète du fait que les répercussions environnementales n'ont pas été abordées.
- Il faut plus d'information sur le processus.
- On a manqué de temps pour étudier les options.

Utilisateurs récréatifs

- Les activités maritimes commerciales dans l'avant-port sont incompatibles avec les utilisations récréatives.
- Les activités maritimes commerciales dans l'avant-port créeraient un environnement non sécuritaire.
- Déménager certaines activités maritimes commerciales ailleurs dans la région a du mérite.
- Le statu quo est préférable au déménagement des activités maritimes dans l'avant-port.
- On s'inquiète du fait que les répercussions environnementales n'ont pas été abordées.
- Les consultations n'ont pas fait l'objet d'avis suffisants.
- Le processus de consultation semble se dérouler en vase clos.
- Plus d'information aurait pu être fournie.
- On s'interroge sur l'exactitude des données sur l'activité économique du port de Toronto.

Grand public

- Il est préférable de fermer le port ou de le déménager à l'extérieur de Toronto que de le réaménager dans l'avant-port.
- Transports Canada doit consulter davantage la ville et les intervenants actuels.
- Le secteur Portlands nous offre une occasion unique d'aménager une zone « naturelle » dans le cœur de la ville.
- Il faut s'efforcer de conserver les utilisations commerciales et les utilisations récréatives.
- Il faut conserver les avantages économiques du port, mais pas au détriment de l'environnement et des activités récréatives.
- Les activités portuaires génèrent beaucoup d'emplois.
- On s'inquiète de l'impact environnemental des changements.
- Manque de temps et d'information pour préparer une réponse.
- On s'interroge sur l'exactitude des données sur l'activité économique du port de Toronto.

ix) Plans futurs et coûts d'adaptation

Le processus de consultation visait à obtenir de l'information sur les plans futurs des utilisateurs et les coûts d'adaptation prévus s'il y avait un changement dans le statu quo concernant le secteur Portlands. Cependant, peu de ces renseignements ont été discutés.

V. Autres options proposées

Les intervenants ont proposé plusieurs autres options pendant les discussions qui ont suivi les présentations ainsi que dans des mémoires déposés après les présentations. Ces options se résument comme suit :

i) Ne rien faire

Laisser les choses telles quelles. Tout fonctionne bien. Le déménagement occasionnera des problèmes à un groupe ou l'autre.

ii) Option 1 modifiée : Transférer la propriété/responsabilité

Transférer le secteur Portlands et les responsabilités portuaires à la ville de Toronto. Laisser la ville évaluer les besoins des utilisateurs et entreprendre des analyses coûts/avantages : elle est en meilleure position que Transports Canada pour le faire.

iii) Option 2 modifiée : Reconfigurer les activités maritimes existantes

Installer les activités liées au sel et au ciment sur les côtés nord et sud du chenal maritime. Déménager les activités liées à l'acier et les autres activités qui ne desservent pas directement le centre ville dans des ports à l'extérieur de Toronto. Les activités liées au sucre (Redpath) demeureraient au même endroit. Aménager un terminal pour les navires de croisière et les traversiers.

iv) Accroître la portée du processus de planification

L'avenir des activités maritimes commerciales dans le port de Toronto ne peut être envisagé en vase clos. Il faut tenir compte des répercussions des changements sur l'ensemble de la région portuaire, y compris l'aéroport du centre-ville de Toronto. Les

installations portuaires sont des éléments d'actif à long terme et doivent donc être aménagées conformément aux objectifs de développement à long terme de la ville.

v) Fermeture temporaire

Maintenir les activités là où elles se trouvent. Fermer les installations durant les Jeux Olympiques et Paralympiques si nécessaire.

Annexe :

Acétates présentées lors des consultations publiques

Transport Canada Transports Canada

Options pour l'avenir du port de Toronto

Canada

Quel est l'objet des consultations?

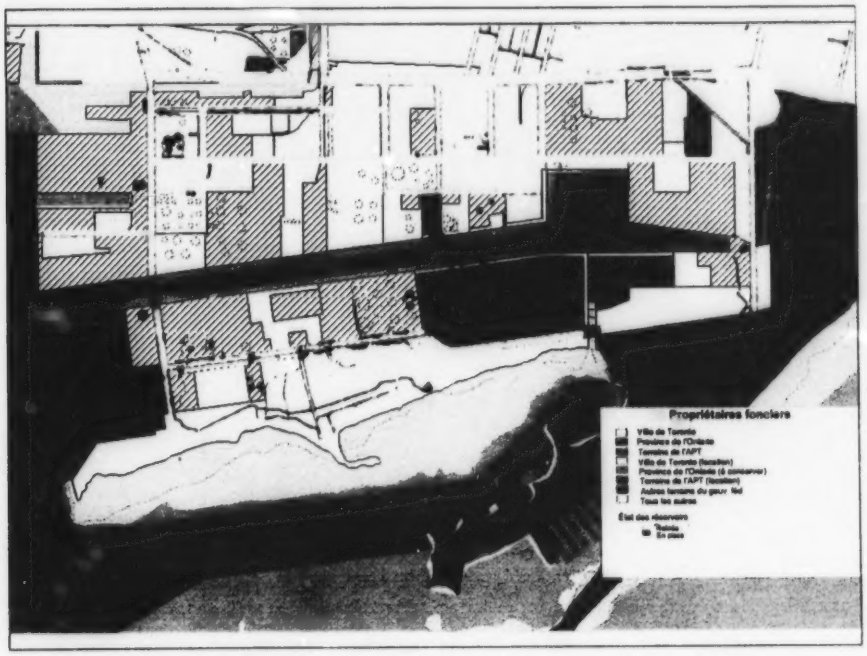
- Le gouvernement du Canada veut entendre les opinions des parties intéressées avant toute décision sur l'avenir du port de Toronto
- La revitalisation du secteur riverain et le projet olympique entraînent de nouvelles utilisations des terrains dont se sert actuellement le port de Toronto

Pourquoi procéder aux consultations maintenant?

- Le gouvernement du Canada s'est engagé pour ce qui est de la revitalisation du secteur riverain et du projet olympique
- Le dossier de candidature final pour les Olympiques doit être présenté en janvier
- Pour appuyer la candidature, le gouvernement se prononcera sur la disponibilité des terrains cet automne

Activités portuaires centralisées dans le secteur «Portlands»

- Environ 500 ha de terrain
- Principaux propriétaires : TEDCO et utilisateurs privés
- Beaucoup d'utilisateurs commerciaux
- Des milliers d'utilisateurs récréatifs de la marina
- Terrains à dépolluer à cause des utilisations antérieures



Le port est un actif économique important

- valeur économique de 500 millons $
- 200 navires de charge par saison
- 2 millions de tonnes de marchandises d'une valeur de 1 milliard $
- plus de 1 000 emplois
- hausse des activités de transport maritime (sauf pour le pétrole)
- hausse du trafic de paquebots de croisière
- marchandises principales : acier et marchandises diverses transportées par bateau, sucre, ciment, sel et marchandises de grande valeur transportées par conteneur
- important marché urbain
- transport maritime plus économique (et écologique) que le camionnage ou le transport par chemin de fer

3 options pour l'avenir du port

1. Fermer le port et dissoudre l'APT
2. Regrouper les activités dans d'autres ports dans la région
3. Déménager les activités à un autre site dans le périmètre du port de Toronto

- Les trois options permettent de maintenir les utilisations récréatives et touristiques

Option 1 : Fermer le port

- Dissoudre l'APT
- Terrain et ressources libérés pour d'autres utilisations
- Toronto perd l'accès au transport maritime et les avantages économiques du port
- Hausse du coût des produits et du camionnage sur les routes

Option 2 : Regrouper les activités

- Déménagement des utilisateurs à d'autres ports de la région
- Création possible d'une administration portuaire pour la RGT; activités de Toronto concentrées dans les utilisations récréatives et touristiques et les traversiers

Option 3 : Déménager dans le périmètre du port

- Déménagement des utilisateurs maritimes, commerciaux et récréatifs à de nouveaux sites avoisinants
- Maintien des fonctions et des utilisateurs actuels du port
- Conservation des avantages économiques du port tout en libérant le secteur Portlands pour d'autres utilisations

Option 3 (suite)

L'avant-port pourrait accueillir les activités portuaires

- Selon TPSGC, l'avant-port pourrait répondre aux besoins des utilisateurs récréatifs et commerciaux
- Possibilité d'expansion, à l'écart des secteurs résidentiels potentiels
- Coût : 350-550 millions $ (installations maritimes, installations du site, nettoyage)

Option 3 (suite)

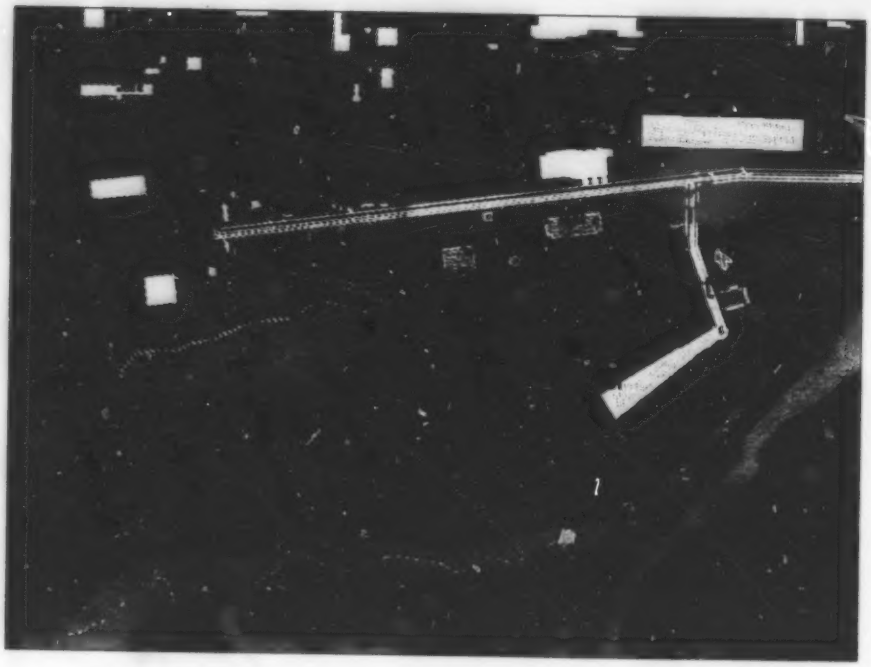
Déménagement dans l'avant-port

- Construction de nouvelles intallations portuaires
- 3 plans généraux avec variations
  1. Coût plus bas, moins de perturbations
  2. Coût intermédiaire, rendement optimal
  3. Coût plus élevé, plus de perturbations

Option 3 (suite)

Plan 1

- 8-11 nouveaux postes de mouillage
- 67-81 ha de terrain utilisable
- La marina de l'APT pourrait demeurer en place



Option 3 (suite)

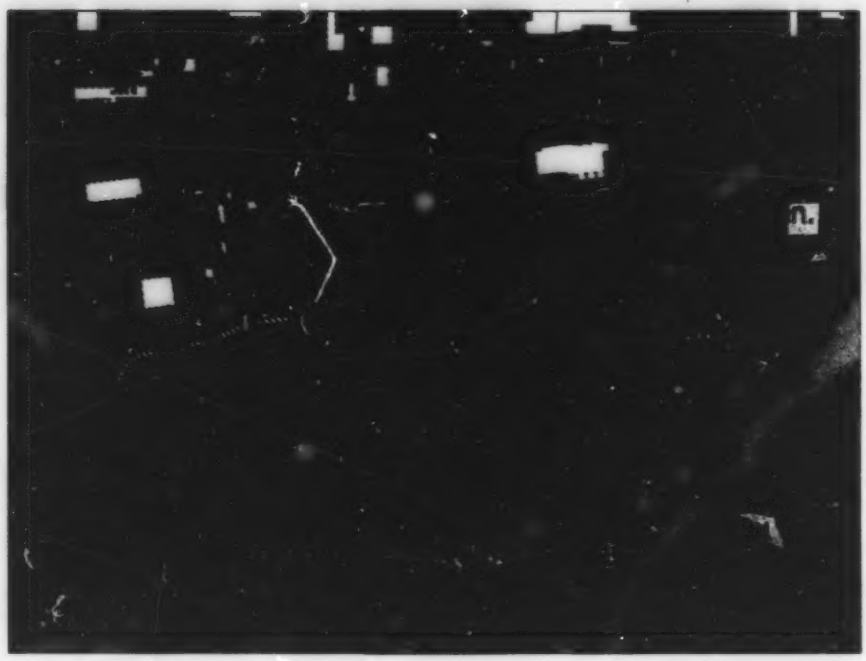
Plan 2

- 10-11 nouveaux postes de mouillage
- 62-81 ha de terrain utilisable
- La marina de l'APT doit être déménagée en partie

Option 3 (suite)

Plan 3

- 9 nouveaux postes de mouillage
- 38 ha de terrain utilisable
- La marina de l'APT demeure en place
- Activités des côtés sud et est du nouvel accès
- Option la plus coûteuse
- Création d'une zone sous-desservie



Avant tout engagement du gouvernement du Canada envers une option :

- Obtenir les opinions des utilisateurs et des parties intéressées
- Évaluations environnementales requises
- Pour choisir de regrouper ou de déménager, il faudra des plans plus détaillés et d'autres discussions

De la part des utilisateurs, nous voulons savoir :

- Plans futurs quant à une présence au port de Toronto
- Plans en cas de fermeture, regroupement, déménagement
- Besoins et prédictions de croissance
- Option privilégiée ou autre option recommandée
- Coût prévu pour l'adoption des options

Nous voulons l'opinion de tous sur:

- Intérêt de conserver le port à Toronto
- Option privilégiée ou autres options possibles